

令和3年度 第1回武蔵野市自転車等駐車対策協議会 議事要旨

日 時	令和3年10月29日（金）午後2時から午後4時まで
場 所	武蔵野市役所東棟8階802会議室
出席委員	14名（欠席1名）

1 開会

2 委員紹介

3 会長・副会長の選出

4、5 議題および報告事項

議題

- （1）自転車駐車場の整備目標台数の見直しについて（資料1-1、1-2）
- （2）原動機付自転車駐車場の定期利用廃止について（資料2-1）

報告事項（資料3）

- （1）吉祥寺駅北東エリアにおける自転車駐車場の集約化について（資料4）
- （2）利用体系変更後の自転車駐車場の利用状況について（資料5）
- （3）レンタサイクル事業の廃止について
- （4）第二種原動機付自転車の受け入れについて
- （5）自転車安全利用講習会啓発動画の公開について（資料6）

事務局より、資料に基づいて説明。

委 員：吉祥寺駅北東エリアの自転車駐車場について、今後の方針やその効果等について話していただきたい。

事 務 局：以前は通勤・通学での利用者が多いため、定期利用を中心として駐輪場を整備してきた。現在では利用の傾向が変わり、平成22年度に2時間無料を導入したことを皮切りに放置自転車が減ってきた。次の課題として、駐輪場は整備されてきたが、午前中で満車になり、午後には停められない状況となった。その一因は定期利用にあり、定期利用契約者の中には毎日使わない方もいるため、利用率が

平日では6～7割となり、3割ほど空いている状況であった。そのため令和3年度より実施している利用体系の変更の中で、定期利用から一時利用への転換を進めている。吉祥寺駅北東エリアでは、まちづくり種地である市有地を、その利用方法が決まるまでの間、暫定的に駐輪場として利用してきた。今後まちの賑わいの創出を図る中で、駐輪場の移転先がない状況が課題であった。市としては、駐輪場を駅中心エリアの外周部に配置し、駅至近への自転車の乗入れを減らし、歩行者優先のまちづくりを進めていきたい。今後、三鷹駅や武蔵境駅周辺についても同様にお示したい。

また、議題(1)自転車駐車場の整備目標台数の見直しについて、整備目標台数を現在の平成26年度基準から令和元年度基準に変更したいと考えている。整備目標台数は、直近10年間の最大停留台数等をもとに算出している。現計画では令和元年度基準の整備目標台数を算出したものの、より台数の多い前計画の平成26年度基準の整備目標台数に据え置いている。これは定期利用から一時利用への転換を進めることにより、これまで駐輪場に空きがなく停められなかった方が停められるようになることで停留台数が増える可能性があることを考慮したためである。しかし、令和2・3年度は新型コロナウイルス感染症の影響もあるが、直近十数年の状況を鑑みても平成18・19年度レベルに停留台数が増えることは考えづらいため、整備目標台数を令和元年度基準に変更しても問題ないと考えている。

また令和元年度基準の整備目標台数を適用した場合、吉祥寺駅北東エリアの整備目標台数は3,643台となり、現在の同エリアの収容台数は4,245台であるため、602台充足となる。しかし、同エリアには暫定的に自転車駐車場として利用しているまちづくり種地が点在しており、その収容台数の合計は1,148台である。吉祥寺本町1丁目27番街区における新設の自転車駐車場においては、収容台数546台以上を確保することで、同エリアの自転車駐車場の集約化が可能となり、今後のまちづくりにつなげることが可能となる。

委員：情勢に大きな転換があり、大きな流れとしてこの段階で成果が見えてきた、と言っていいのか。長期的なまちづくりの大きな変化になっているか、どのように考えればいいのか。委員の方からコメントをいただきたい。

委員：新型コロナウイルス感染症の影響で新しい生活様式を強いられ、武蔵野市では、駐輪台数が減少していることがわかる。今後、需要が新型コロナウイルス感染症が流行する以前の状態に戻ることはないと思う。一方で、テレワークが進むと朝の利用は減るが、余暇や日中の買い物等の短時間の利用が増加することが予想される。それらの受け皿をどうするのか。また子乗せ自転車等の大型自転車の置き場が、今までの駐輪場では足りていない。新たなニーズに対応するスペースの確保については課題である。

委員：資料1-1で「利用体系の再編や、新型コロナウイルス感染症への対応として企業のテレワークが進んでいること等により、自転車駐車場の利用率は減少している。」とあるが、これは直近2年分の状況である。資料1-2を見るとここ15年ほど減り続けている。新型コロナウイルス感染症だけが原因だけではない。武蔵野市の人口は増えているにも関わらず、15年ほど減り続けている理由についてはどのように考えているか。

事務局：因果関係の分析は難しいが、平成29年度から平成30年度は路線バスの利用がかなり増えた。原因の一つとして、高齢化が進み、バスへの転換が考えられる。また国が5年に一度行っているパーソントリップ調査においても自転車利用は年々減少傾向にある。東京都が行っている調査（「駅前放置自転車等の現状と対策」）においても、全体的に減少傾向が見られる。

委員：収容台数と人口が増加しているにも関わらず、停留台数が減少している理由は、全体的な傾向として利用者が減少していることに加えて、最近では新型コロナウイルス感染症が影響している、ということではないか。

事務局：その通りである。

委員：確かに、吉祥寺駅周辺の自転車利用は減ったまま戻ってきていない印象があるが、どうか。

委員：平成6年から7年頃の吉祥寺は、歩道上に4,000台から5,000台の

放置自転車があった。当時はひたすら駐輪場を増やしたが、通勤・通学で駐輪場が満車になり、日中の買い物客の駐輪場が空いていない状況であった。今回の一時利用への転換や大型店舗の駐輪場の整備等によって、日中の駐輪場に余裕ができた。買い物客が増える分、吉祥寺の経済的な活性化につながっている。かなり駐輪場が増えてきた中で、少しマイナスしてもいい段階だと思う。また吉祥寺駅北東エリアにおける自転車駐車場の集約化については、駅の直近あたりがキレイになり、市有地がまちづくりとして活用されることは商業者としてはベストであると思っている。しかし、夜間の駐輪に関しては今後の課題になる可能性があるので、注意していただきたい。

委員：問題は、新型コロナウイルス感染症の影響をどう見るか、新型コロナウイルス感染症以外をどう見るか、の2つある。

まず自転車利用が減っているという議論について、新型コロナウイルス感染症が流行する以前の停留台数を見る限りでは、吉祥寺駅周辺は12,000台程度で推移している。どの時点を起点として減少傾向にあると言えるか結論付ける必要がある。

次に新型コロナウイルス感染症の影響については、「テレワークが進むから減る。」は世間一般的に見てまだわからない状態である。完全には戻らないと思うが、どの程度戻るかはまだわからないため、この段階で戻らないことを前提に決めるのは根拠として言えないのではないかと。それに加えて、朝の通勤・通学に使う人は減る一方、日中が増加する可能性がある。日中の増加分をどれだけカウントするのか。定期利用を一時利用に転換したことで吸収できるとあるが、本当に全部吸収できるのか気になる。もう少し根拠を示す必要がある。

事務局：年に1回は停留台数について評価する。現状、定期利用の契約率は58%という状況である。利用状況を見ながら、定期利用と一時利用の台数調整や、一時利用の時間体系の検討、例えば、24時間100円も取り入れること等を検討する。平成19年度の吉祥寺駅周辺の停留台数約14,000台までは戻らないと想定しているが、毎年、台数については検証し、本協議会での議論を深めていきたい。

委員：自転車利用の減少傾向が続くか否かは難しい問題である。しかし、自

転車利用が多いことは悪い面ばかりでもないので、自転車に関する問題が様々ある中、武蔵野市をより良くしていくためにはどうすべきか、ご意見をいただきたい。

委員：気になることとしては、市内における交通事故の内、自転車関与率が6割を超えている。武蔵野市は例年5割弱であり、都内全体では4割だったので、6割は異常なことである。事故総数が減っているわけではないにもかかわらず、割合は増えている。駅周辺の乗入台数や駐輪台数は減少しているが、令和3年のこれまでの事故件数は令和元年と比べても増えている。これについての解釈はどうか。単純に市内全体で需要が減ってるという見方は違うのではないか。事故に関する分析・考察が必要である。

委員：市内に大きな自転車店が新たにできている。店の方に聞くと売り上げは悪くないとのことだった。

委員：鉄道利用者と駐輪場利用者の減少傾向が非常に似通っていると様々な自治体から聞いている。鉄道利用者が減ると、駐輪場利用者も減る。またテレワークやネットショッピングが進んでいるため、駅まで足を運ばなくても住みやすい暮らしができる状況である。外出時は、CO₂排出削減のために鉄道を利用してほしい。また、自転車では事故が起きやすいので、徒歩で駅まで来ていただくと、健康増進のまちが形成されると思う。議論を通じて駅の在り方についても勉強したい。

委員：JRさんに吉祥寺駅高架下を駐輪スペースとして空けていただいたことも、放置自転車が減った理由の一つであるため感謝している。先程、「駅まで徒歩で来る。」と話があったが、自転車で買い物に来ると徒歩に比べ売上が2倍になる。これからもJRさんには駐輪場についてご協力をお願いしたい。

委員：交通の在り方が急激に変化していると思うが、何か意見はあるか。

委員：新しい自転車の利用形態については、シェアサイクルがある。行きは自転車で、帰りはムーブス等といった、これまでにない利用形態に対

するニーズも考えられる。また電動キックボードのような新しいモビリティについても議論が始まっている。そして、生活スタイルの変化により公園利用も増えており、駅集中型の自転車利用も重要な議題だが、市内全域での自転車利用の実態についての分析も求められる。

委員：自転車の利用が大きく転換している状況のなかでネガティブに捉えられがちな自転車だが、新しい意味を持って地位を向上させてきている。いったい一番いい形はなんだろうか。ご意見を伺いたい。

委員：世界のトレンドでは、自転車の価値は上がりつつある。健康志向や環境志向が高まっている中で、車より自転車を選択する人が増え、欧米では長距離の利用も多く見られる。ただし、世界と日本で決定的に違うことは道路事情である。狭い国土の中で車、自転車、歩行者が混在していることが問題である。道路整備をきちんと行わないと、自転車が新しい意味を持つという議論は日本では受け入れ難い。確かに自転車は新しい意味を持って地位を向上させてきているが、世界のトレンドをそのまま受け入れるためには、道路の整備をしっかりと行わないと次のステップには進めない。

委員：吉祥寺は多くの人が集まるため、確かに自転車にとって不幸なまちづくりであった。人間にとってふさわしい乗り物としての自転車の在り方を武蔵野市として考えていく必要がある。

委員：武蔵野市が先頭に立って、人間と自転車の関係の方向性を示し、自転車事故の減少につなげてほしい。歩行者が安心して歩けるまちのニーズが高まっている。

委員：市民交通を考え直し、提案していくべきである。モデルになるまちとして、吉祥寺から発信できる自転車の在り方を提案していく必要がある。

委員：議題（２）原動機付自転車駐車場の定期利用廃止について、利用率は低くなっているが、利用者が一定数いる。ニーズがあるにも関わらず、０％にしてしまっただけで本当にいいのか。その受け皿がなくなると困

る人もいるのではないか、もしくはそれで一時利用への転換を促していくのか、事務局の考えを伺いたい。

事務局：少数とはいえ利用している方がいることは承知している。駐輪場と同様に限られた場所の中で、どこまでニーズを追うのか非常に難しい課題である。原付の定期契約率が高い駐車場も確かにあるが、契約率が低い駐車場のスペースが空いているという状況は、市としては課題である。自転車においては一時利用をメインに据えているため、原付においても一時利用をメインとする方向についてご理解いただきたい。定期利用の廃止については利用者に丁寧に説明したい。

委員：事務局から今日の話を含め、議論したいことはあるか。

事務局：市では安全利用講習会を開催しているが、年齢層が偏っている。とくに子育て世代の方が参加できていないなかで、自転車の安全利用の啓発活動を含めながら定期的な点検整備について広めたいと考えている。自転車事故が増えている中、整備不良の自転車に乗っていることも交通事故の原因となることがある。自分で点検することと、定期的に自転車店で点検整備を行うことが市民に広まっていない。それを広めるために、実験的に令和3年11月10日にむさしの市民公園で無料の出張点検整備を行い、同時に啓発活動等を行う。点検整備を広めるにあたって市民の方に知ってもらう方法について、ご意見をいただきたい。

委員：子育て世代に対する啓発や意識付けに関しては、安全利用五則や点検整備だけでは、日々の多忙な生活の中にあってわざわざ時間を割いて考えようとは思わないケースが多いのではないか。停止時や押し歩きの際の転倒が多い子乗せ自転車独特のヒヤリハットやアドバイスのような、子育て世代にとって有益だと思わせるような仕組みをイベントの中で行うとよい。子育て政策の一環として、抱き合わせで安全利用や点検整備について戦略的に情報提供していくとよい。

委員：高齢者から子どもまで、まちを安全に動ける方策を考える必要がある。きれいな言葉で人を動かそうとするよりも、より具体的なことが求められている。

委員：市民が自転車に対する考え方を改めて考え直す時期にきていると思う。自転車は免許が不要で手軽である。しかし、多くの方が出先で自転車に関する危険を感じているのではないかと思う。今回の議題である、整備目標台数の見直しや原付の定期利用廃止については、慎重に進めなければならない。新型コロナウイルス感染症だけでなく高齢化が進んでいることも自転車利用が減っている要因の一つである。自転車は、イヤホンをつけたままや携帯電話を見ながら等、危険を伴う乗り物となっている。市民に危険運転防止の啓発や安全利用を広めていくことについて本協議会で議論していく必要がある。また今回の協議会の中で、自転車対策に関する様々な歴史があることを学べた。今後、自転車に対する考え方を大枠で議論していきたい。自転車安全利用啓発動画についてはとてもよくできているので、子育て世代の方に見ていただきたい。周知の仕方が大事である。

委員：今後、議論を行う上で市が頑張るべきことのうち2つほど挙げたい。1つ目は通行空間整備をどのように計画的に進めていくのか。武蔵野市の通行環境の現状を見ると、骨格となる道路は都道である。五日市街道等をはじめ、バスも含めた自動車の交通量で飽和状態の区間が多いが、自転車はどのように通行するのが望ましいのか。このような状況を踏まえて、生活道路を多く含む市道の位置づけはどうか。安全な通行状況をどのように形成するのか。個別の区間とネットワークを掛け合わせた、道路整備の観点からの議論が必要である。

委員：2つ目は安全利用の啓発について。啓発対象として、市民の他に、着目すべきは、武蔵野市内で事業を営む企業や勤務者、配達等営業で使われる方である。新しいものの動きを自転車が担っている場面もある中で、アプローチはどのようにしていくのか。東京都は自転車安全利用推進に係る事業者の義務を条例化し、事業者向けの安全利用推進方法を考えるセミナーなどを展開しているが、武蔵野市としてはどのようにアプローチするのか検討していく必要がある。

6 閉会